

**Анализ вредного воздействия (включая оценку альтернатив) и меры  
по его снижению  
Четверг, 4 ноября, 9:15**

**Наглядный пример 4: СЭО Стратегии транспортного сектора 2,  
Чешская Республика**

*Выдержка из доклада о СЭО Стратегии транспортного сектора*

**Выводы и оценка:**

На основе оценки воздействия «Второго этапа Стратегии транспортного сектора» (СТС2) консультант по СЭО вынесет

**Положительное заключение** по предложению относительно СТС2, в случае соблюдения следующих условий:

**А. Условия для вынесения положительного заключения**

1. Любые изменения или исправления, внесенные в СТС2, должны способствовать сокращению доли выбросов транспорта в концентрации взвешенных частиц, окиси азота и бензопирена на местах, чтобы доля таких выбросов не превышала предельно допустимые нормы, действующие на территории Чешской Республики. Необходимо содействовать тому, чтобы все будущие стратегии отдавали приоритет структурам и мерам, направленным на достижение этой цели, в первую очередь, в регионах с высоким уровнем загрязнения воздуха и в населенных пунктах.

**В. Условия для вынесения положительного заключения в плане воздействия на территории, входящие в сеть «Natura 2000»**

Для предотвращения возможного негативного воздействия СТС на территории, входящие в сеть «Natura 2000», необходимо соблюдать следующие рекомендации:

2. Меры, направленные на повышение судоходности Нижней Эльбы, могут осуществляться только в случае получения положительного заключения в процессе ОВОС, которая также должна включать в себя оценку трансграничного воздействия на экосистему реки Эльба в Германии. В то же время, следует соблюдать юридические требования, предусмотренные Разделом 45i Акта № 114/1992 Sb., в соответствии с внесенными в него изменениями.
3. Учитывая, что некоторые из существующих мер представляют высокую степень риска для территорий, входящих в сеть «Natura 2000», так как они не поддаются адекватной оценке ввиду общего характера концепции, важно, чтобы все меры, которые могут быть предприняты в транспортной сети, прошли тщательную оценку путем представления более подробных данных (документация по

территориальному планированию, проектный уровень) в соответствии с Разделом 45i Акта о защите природы и ландшафта. Меры, предусмотренные в рамках Стратегии транспортного сектора, могут быть осуществлены только в случае исключения возможности значительного отрицательного воздействия или в соответствии с предписаниями закона.

### **С. Рекомендации**

*Рекомендации по детальной проверке кумулятивного воздействия комплексных мер по повышению судоходности реки Эльба*

4. Так как модернизированный водный путь может полноценно функционировать только в случае принятия всех необходимых мер, следует провести оценку выполнения всех предусмотренных мер вместе с оценкой воздействия самого водного транспорта.
5. В этой связи необходимо, чтобы текущие ОВОС и трансграничные консультации по плану строительства плотны в г. Дечин включали в себя всестороннюю оценку кумулятивного воздействия на экосистему всей реки (верховья и низовья Эльбы).
6. До пересмотра Стратегии транспортного сектора рекомендуется тщательно оценить все плюсы и минусы запланированных мероприятий на реке Эльба на основании оценки плана по строительству плотины в г. Дечин. Этот анализ должен более подробно рассматривать возможное перенаправление транспортного потока через модернизированный водный путь.

*Рекомендации по оценке дополнительных возможностей для снижения воздействия определенных транспортных кластеров на качество воздуха*

7. В плане снижения воздействия концепции на качество воздуха предлагаются следующие основные рекомендации:
  - a) Отдать приоритет профилактическим мерам для снижения выбросов транспортных средств во всех регионах с плохим качеством воздуха. Эти меры в основном включают в себя: i) снижение транспортного потока в регионах с низким качеством воздуха; ii) повышение привлекательности и доступности городского общественного транспорта; и iii) улучшение взаимодействия между городским общественным транспортом и железной дорогой, автобусами и частным автотранспортом. Параллельно этим мерам важно включить в стратегию ограничительные меры путем создания зон пониженных выбросов в центральных районах городов.
  - b) Отдать приоритет мерам по созданию интермодальных логистических центров с целью повышения доли железнодорожного транспорта за счет снижения доли грузовых автомобильных перевозок большой и средней дальности.
  - c) Отдать приоритет мерам по развитию велосипедной инфраструктуры в городах и пригородах.

- d) Предоставить более подробную информацию о месте осуществления, альтернативах, возможностях и других параметрах мер, направленных на повышение использования железнодорожного и общественного транспорта (повысить детальность информации о дорожной инфраструктуре, представленной в СТС2), тем самым обеспечивая своевременную готовность этих мер, что является предусловием для получения поддержки со стороны ЕС на последующих этапах разработки программы.
8. В отношении снижения воздействия определенных транспортных кластеров на воздух и здоровье населения мы рекомендуем провести, до следующего пересмотра СТС2, дополнительную оценку всех существующих возможностей по снижению воздействия следующих транспортных кластеров:
- a) Объездной путь вокруг г. Прага (кластеры CS010, CS012, CS013), как представленный проект, так и альтернативные предложения. Предлагаемые объемы движения в данных кластерах остаются высокими, что повысит загрязненность воздуха в районах возможного расположения сооружений.
- b) Любые мероприятия, которые могут привести к повышению объемов движения в кластере CS003 (D1 Кивалка - Голубице), так как доля выбросов транспорта, движущегося по этой дороге вблизи населенных пунктов, и так слишком высока.
- c) Любые мероприятия, которые могут привести к повышению объемов движения в коридоре кластера CS083 (I/35 Границе – Рожнов-под-Радгоштем), ввиду воздействия на населенные пункты и ландшафтный заповедник Бескиды в долине реки Рожновская Бечва.
- d) Отсутствие альтернативы объездному пути Микулов (кластер 244N: R52 Погорелице - Микулов), где ожидаемое повышение уровня загрязняющих веществ в атмосфере окажет негативное воздействие на ландшафтный заповедник Палава и населенные пункты.
- e) Меры, которые могут привести к дальнейшему повышению объемов транспорта в густонаселенном коридоре Отроковице – Бабице – Стареместо – Рогатек. Этому коридору присуща повышенная концентрация загрязняющих веществ в атмосфере, которая сильно влияет на экосистемы на участке Старе Место – Когатек.
- f) Коридор Липа – Горни Лидец, пересекающий холмы Визовицке – ввиду повышенного воздействия загрязнения воздуха на затрагиваемые экосистемы при низком качестве воздуха в районе долины в окрестностях Визовице и предлагаемых высоких объемах транспорта, включая международный транзитный транспорт.

В отношении вышеуказанных кластеров рекомендуется провести подробный анализ всех существующих возможностей для снижения потока транспорта на дорогах (напр., путем модификации предлагаемой пропускной способности дорог и технического решения, оптимизации маршрута и, возможно, принятия дополнительных мер в отношении транспортной сети). Рассматриваемые меры должны пройти подробную оценку с точки зрения их воздействия на качество

воздуха – на основании регионального дисперсионного анализа, учитывающего изменения в объеме транспорта, как в новых, так и в существующих транспортных сетях, предлагаемые скорости на разных участках дорог, повторное взвешивание частиц, абразию и выбросы прекурсоров вторичных частиц. Результаты этого дисперсионного анализа следует дополнить анализом изменений в плане угрозы для здоровья населения на основе статистического отбора населения, проживающего вдоль существующих и запланированных дорог. Эти рекомендации следует применять лишь в том случае, если подобные оценки не проводились, напр., в ходе завершеного процесса СЭО.

*Рекомендации по проверке дополнительных возможностей для смягчения воздействия отобранных транспортных кластеров на природу и ландшафт*

9. При осуществлении стратегии важно обеспечить выполнение мер, предусмотренных главой 7 документа о СЭО, с особым упором на следующие меры по смягчению вредного воздействия:

- a) Прекратить воздействие на окружающую среду в особо охраняемых природных территориях и территориях, входящих в сеть «Natura 2000» (особенно в малых и больших зонах I и II). Осуществить поиск оптимального маршрута в рамках определенных коридоров, принимая во внимание такие факторы как особо охраняемые природные территории (включая буферные зоны), территории сети «Natura 2000», национальные биотопы, распространенность особо охраняемых видов и другие природные ценности.
- b) Убедиться, что постройки не препятствуют миграции. Это относится не только к местам миграции крупных млекопитающих, но также территориям, населенным амфибиями и другими охраняемыми видами, а также к инфраструктуре, пересекающей специальные заповедные территории и особо охраняемые природные территории. Размеры мостов и туннелей должны быть рассчитаны таким образом, чтобы не препятствовать миграции, особенно, если они проходят через ТСЭС или длинные миграционные коридоры, специальные заповедные территории, территории, населенные особо охраняемыми видами и т.д.
- c) Свести к минимуму воздействие на водоемы. Обеспечить соблюдение водного режима вблизи значительных водоемов и заболоченных территорий.

10. В плане воздействия на окружающую среду и ландшафт рекомендуем – в рамках будущего пересмотра СТС2 – провести дополнительную проверку возможностей для оптимизации маршрута и технических решений для осуществления следующих мер по предупреждению значительного воздействия на окружающую среду и ландшафт, включая сеть «Natura 2000»:

- a) Объездной путь вокруг г. Прага: наносит значительный вред, включая вредное воздействие на особо охраняемые природные территории, а также, возможно, на территории, входящие в сеть «Natura 2000». Альтернативный проект также будет иметь значительное вредное воздействие, но в меньших масштабах.

- b) R49 Липа – Горни Лидец: план противоречит интересам ТСЭС и национального парка и разбивает на части целостный лесной комплекс.
- c) R55 Моравский Писек – Рогатек (CS034P) – официальная версия: негативное воздействие на территории, входящие в сеть «Natura 2000», особо охраняемые природные территории, значительные элементы ландшафта и лесные экосистемы. ОВОС данного проекта дала положительные результаты, поэтому рекомендацию следует рассматривать как необязательную к исполнению.
- d) I/36 Голице - Частоловице (CS186N): значительное негативное воздействие на факторы, подлежащие защите в рамках общих мер по охране природы.
- e) Модернизация инфраструктуры на Нижней и Средней Эльбе, модернизация канала Бата
- f) Модернизация железнодорожного полотна на участке Пльзень – Ческе Будеёвице (CZ084N)
- g) Строительство второй полосы на участке Ийглава – Гавличкув Брод (CZ078N)

*Общие рекомендации по пересмотру транспортных стратегий и учету экологических аспектов*

11. При пересмотре Стратегии транспортного сектора в будущем рекомендуем начать разработку предложения по осуществлению комплексных мер в транспортной сети с целью снижения транспортного потока, особенно в регионах с низким качеством воздуха. Рекомендуем подготовить эти комплексные меры (напр., перенаправление транспортного потока из экологически уязвимых районов, создание зон пониженных выбросов, повышение привлекательности и доступности общественного транспорта, установление связи между видами транспорта и т.д.) уже к следующему пересмотру СТС2 с тем, чтобы рассматривать их параллельно с другими запланированными мерами.
12. При пересмотре СТС в будущем необходимо совершенствовать и постоянно использовать экологические критерии. Набор критериев для будущей приоритизации и выбора мер, которые необходимо осуществить в транспортной сфере, должен точно отражать их ожидаемое воздействие на воздух, природу, ландшафт и здоровье населения. Они должны быть проработаны более детально, чем в СТС2. Авторы Стратегии транспортного сектора должны и далее совершенствовать и максимально использовать набор критериев, сформулированных в процессе оценки экологического воздействия СТС2:

Воздух

- Вероятное воздействие на районы, уязвимые в плане здоровья населения
  - Населенные пункты
- Вероятное воздействие на районы с уязвимыми экосистемами
  - Крупные охраняемые природные территории
  - Леса
  - Районы, расположенные на высоте свыше 800 метров над уровнем моря
- Эффективность направления транспортного потока в объезд населенных пунктов

- Снижение транспортного потока в населенных пунктах до >15 000 транспортных средств в день
- Возможное кумулятивное воздействие на вышеперечисленные районы и пункты

#### Природа и ландшафт

- Сеть «Natura 2000»
- Особо охраняемые природные территории, районы, населенные особо охраняемыми видами национального значения, районы, населенные множеством особо охраняемых видов
- Утрата местообитаний, биоразнообразия
- Территориальная система экологической стабильности (особенно межрегиональная и региональная), важные характерные черты ландшафта
- Национальные парки, характер ландшафта, эстетическая ценность ландшафта
- Фрагментация ландшафта, пригодность ландшафта для миграции
- Водный режим местности, крупные лесные массивы

#### Здоровье населения

- Воздух
- Шум
- Социально-экономическое воздействие